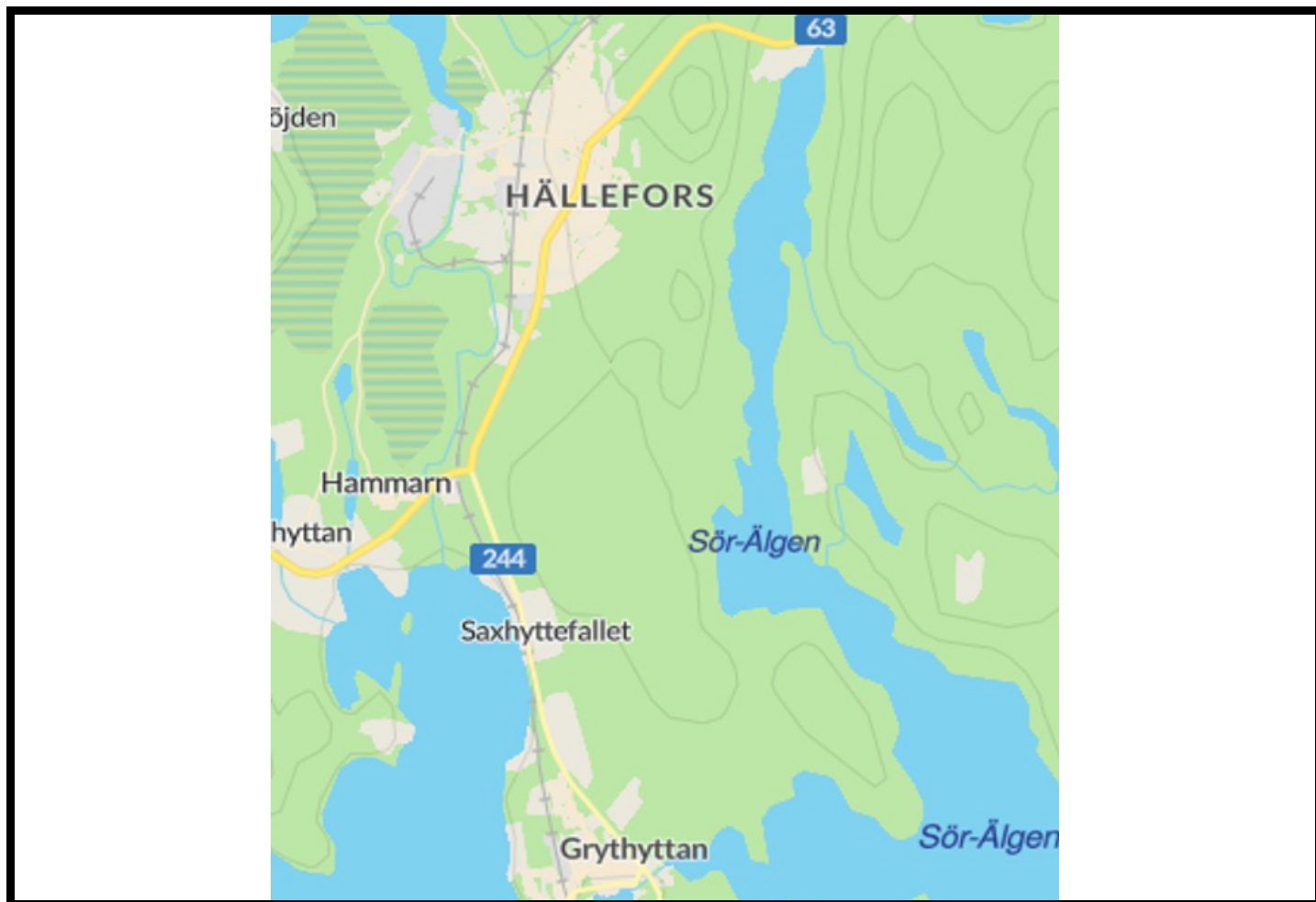


## T län, Cykelvägar- Väg 63 ny GC-väg Grythyttan – Hällefors



Kartbild över vägnätet mellan Grythyttan och Hällefors

### Nuläge och brister:

Det saknas idag en separerad gång- och cykelväg mellan Grythyttan och Hällefors, avståndet mellan tätorterna är ca 6 km. Väg 244 och väg 63 förbinder tätorterna, vägrenen är mycket begränsad vilket innebär en otrygg och osäker situation för oskyddade trafikanter på sträckan. Det finns idag fem hållplatser på sträckan, dessa är inte tillgänglighetsanpassade och det saknas ordnade passager till hållplatslägena. I Hällefors bor det ca 4500 invånare och i Grythyttan ca 900 invånare. Hällefors, har fler bostäder, men färre arbetsplatser än Grythyttan. Detta innebär att pendling mellan orter sker på daglig basis.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	Saknas idag
<u>Gångvägens standard:</u>	Saknas idag
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Saknas idag
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Saknas idag
<u>Cykelvägens standard:</u>	Saknas idag
<u>Cykeltrafik:</u>	Saknas idag
<u>Väglängd:</u>	6 Km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg, vägbredd 8,5-11,5 meter. Skyltad hastighet 80-90 km/h.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	ÅDT mellan 4100-3100 (2015), 10-12 % tungtrafik.

#### **Åtgärdens syfte:**

Syftet med åtgärden är att oskyddade trafikanter ska kunna nyttja sträckan på ett trafiksäkert sätt. Den samlade effektbedömningen tas fram som en del i vägplanarbetet.

#### **Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 49,42 mnkr i prisnivå 2019-06

Gång- och cykelvägen ska gå på östra sidan av väg 244 från Grythyttan fram till Spendrups, och byter där till västra sidan av väg 244 och vidare längs väg 63 hela vägen fram till Hällefors. Gång- och cykelvägen ska vara tre meter bred och huvudsakligen separeras från vägen med en tre meter bred sidoremsa. På en kortare sträcka frångås detta, då placeringen av gång- och cykelvägen anpassas efter fastigheter som ligger nära bilvägen. Där åtskiljs istället biltrafiken och gång- och cykeltrafiken med räcke. Ordnade passager (ej planskilda) över väg 244 och väg 63 anläggs. Tre tillgänglighetsanpassade hållplatser byggs och två hållplatser tas ur bruk.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	6,3 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg med bredd på 3 meter
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Ingen mätning genomförd
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	6,3 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg med bredd på 3 meter
<u>Cykeltrafik:</u>	Cykelmätningarna från 2018 visar på 2-4 ÅDT, den låga mätningen bedöms till stor del vara ett resultat av att det idag saknas en GC-väg och att vägrenen är mycket begränsad.

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Försumbart	Åtgärden innebär ingen restidspåverkan.
Godstransporter	-	Försumbart	Åtgärden innebär ingen påverkan för godstrafiken.
Persontransportföretag	-	Försumbart	Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras marginellt då det blir lättare att ta sig till och från hållplatserna. Dessutom byggs tre hållplatser om och tillgänglighetsanpassas. Två hållplatser tas ur bruk, men enligt Svealandstrafiken är nyttjandegraden av dessa mycket låg. För persontransportföretagen bedöms effekten som försumbar.
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då en gång- och cykelväg byggs på sträckan. Dock innebär åtgärden något ökad risk för olyckor vid korsningspunkter då passagera inte är planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h. Sammanvägt ökar trafiksäkerheten med åtgärden.
Klimat	-	Försumbart	Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar.
Hälsa	-	Försumbart	Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar. Åtgärden påverkar inte bullernivån på sträckan.
Landskap	-	Negativt	Åtgärden innebär intrång i landskapet. Effekten för den biologiska mångfalden bedöms som försumbart då landskapet redan är påverkat av bilvägen.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Ingen övrig extern effekt identifierad.
Budgeteffekter	-	Försumbart	Åtgärden innebär ingen budgeteffekt.
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ingen effekt
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Drift- och underhåll för cykelvägen.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	64		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	-
KA högre invkostnad	-	-	

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
KA CO2 hög	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden bedöms som samhällsekonomisk olönsam. Åtgärden innebär nytta i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, nyttorna bedöms inte väga upp den höga investeringskostnaden.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Olönsam</b>

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Hällefors	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden bedöms främst gynna oskyddade trafikanter som bor i området eller rör sig mellan målpunkter i närheten av sträckan. Vuxna bedöms få störst nytta av åtgärden, men nyttor tillfaller även barn, unga vuxna och äldre.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Positivt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden bidrar till positiva effekter för den sociala hållbarheten då den möjliggör en överflyttning från bil till cykel.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar med åtgärden. Åtgärden innebär ett intrång i landskapet men då området redan är påverkat av vägen så bedöms effekten vara låg. Den ekonomiska hållbarheten bedöms som negativ då åtgärden innebär stora kostnader som inte bedöms vägas upp av de tillkommande nyttorna.

**Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:**

Åtgärden bedöms som samhällsekonomisk olönsam. Åtgärden innebär nyttor i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, nyttorna bedöms inte väga upp den höga investeringskostnaden.

Den ekologiska hållbarheten bedöms som svagt negativ. Åtgärden innebär ett intrång i landskapet men då området redan är påverkat av vägen så bedöms effekten som liten. Trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna är idag bristfällig, med den nya gång- och cykelvägen skapas förutsättningar för ökad cykling mellan Hällefors och Grythyttan. Överflyttningseffekten från bil till cykel bedöms som liten.

Den ekonomiska hållbarheten bedöms som negativ, den höga investeringskostnaden bedöms inte väga upp nyttorna.

Den sociala hållbarheten bedöms som positiv då åtgärden minskar bilbundenheten och gör att fler kan röra sig i transportsystemet till fots och med cykel. Åtgärden bidrar till en ökad möjlighet för fler målgrupper, så som barn och unga, att självständigt kunna röra sig i transportsystemet. Åtgärden ökar även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som idag rör sig på sträckan. Inga planskilda passager byggs vilket innebär att de oskyddade trafikanterna behöver passera en högtrafikerad väg med hög hastighet, men i det stora hela ökar trafiksäkerheten med åtgärden. Hälsoaspekterna kan gynnas positivt då åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel.

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK

FKS

FKS

### Referenser

Beteckning

Beskrivning

Referens 1

200529\_Samrådshandling Planbeskrivning med miljöbeskrivning. Väg 63 GC-väg Hällefors-Grythyttan.

System-ID, nummer för identifikation i databas: 20dd01bd-103e-4148-9577-bce0a0b43c57

Utskriftsdatum : 2020-11-19